MA2010－4

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成２２年4月２３日

運 輸 安 全 委 員 会

（東京事案）

１　旅客船さかもと３旅客負傷
２　貨物船しゅり漁船航平丸衝突
３　遊漁船ユニコーン衝突（防波堤）

（地方事務所事案）

函館事務所

４　漁船第１竜恵丸火災
５　漁船第三十八宝栄丸乗組員死亡
６　旅客フェリーシルバークィーン乗組員負傷

仙台事務所

７　水上オートバイＶＸ　Ⅰ衝突（桟橋）
８　漁船稲荷丸乗揚
９　漁船耕洋丸乗組員負傷

横浜事務所

10　漁船成栄丸沈没
11　引船第八天常丸台船ＫＹ－１号衝突（灯浮標）
12　遊漁船第六愛丸遊漁船第二惠丸衝突
13　漁船第２９三菱合同丸乗組員死亡
14　漁船第一正福丸乗組員死亡
15　モーターボートＪＵＧＯＮ沈没

神戸事務所

16　漁船村上丸火災

広島事務所

17　貨物船 WORLD GLORY 貨物船 ATHENA 衝突
18　貨物船 NORFOLD 乗揚
19　貨物船美島エクスプレス貨物船ヒメコジマ衝突
20　漁船秀丸転覆

門司事務所

21　貨物船 YUSHO No.10 漁船第五日誠丸衝突
22　旅客フェリーさんふらわあごーるど衝突（岸壁）
23　漁船好洋丸乗組員死亡
24　漁船第三十三海幸丸乗組員死亡
25　漁船第二蛭子丸乗組員死亡
26　油送船 WOO HYEON 漁船大和丸衝突
27　漁船第三金比羅丸モーターボート悠遊衝突

長崎事務所

28　漁船第五親浩丸乗揚

29　漁船光栄丸乗組員死亡

30　漁船優正丸火災

31　漁船松島丸乗組員死亡

32　漁船漁吉丸乗組員死亡

那覇事務所

33　漁船豊島丸乗揚

34　漁船松丸乗揚

35　巡視船もとぶ警備救難艇ＰＬ６４－Ｍ１乗組員負傷

36　海上タクシーエリザベスⅠ漁船満漁丸衝突

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運 輸 安 全 委 員 会
委 員 長　後　藤　昇　弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

24　漁船第三十三海幸丸乗組員死亡

船舶事故調査報告書

平成２２年３月１１日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　山　本　哲　也
委　　員　根　本　美　奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成２１年４月１２日　００時３５分ごろ、甲板員がローラーに巻き込まれた。
発生場所	上記発生場所は、島根県浜田市所在の馬島灯台から真方位２８９°１９．２海里（Ｍ）付近であった。 （概位　北緯３５°００．１′　東経１３１°４１．０′）
事故調査の経過	平成２１年６月２４日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数等 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 漁船　第三十三海幸（かいこう）丸、３１６トン、大中型まき網漁業 １３０８７８、共和水産株式会社 ５６．８９ｍ×９．００ｍ×４．３０ｍ、鋼 ディーゼル機関、１，２８７kW、平成２年５月
乗組員等に関する情報	船長　男性　５５歳 五級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和５２年５月１３日 免状交付年月日　平成１８年３月１５日 免状有効期間満了日　平成２３年３月２７日 甲板員Ａ　男性　４０歳
死傷者等	死亡　１人（甲板員Ａ）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長ほか８人が乗り組み、平成２１年４月１１日１７時００分ごろ、浜田市浜田港を出港し、浜田港西北西方沖約２０Ｍの操業海域で、アジ・サバのまき網漁の操業準備中、翌１２日００時３５分ごろ、甲板員Ａが、右舷後部甲板上にコイルしてあったもやい索を油圧駆動式ゴムタイヤ製Ｖローラー（以下「Ｖローラー」という。）を使用し、一等機関士とともに収納籠に収めようとしたところ、右腕から右胸にかけてＶローラーに巻き込まれた。 甲板員Ａは、浜田港で救急車により病院に搬送されて治療を受けたが、０６時１０分ごろ、下大静脈損傷で死亡した。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風　微風、視界　良好 海象：波高　約０．５ｍ
その他の事項	一等機関士が人力でもやい索を収納籠に収めていたところ、甲板員Ａが途中から来てＶローラーを操作した。 一等機関士は、Ｖローラーの油圧音がした直後に悲鳴が聞こえたため、

	甲板員ＡがＶローラーに挟まれているのに気付き、ローラーを逆転させて救出した。 　一等機関士は、Ｖローラーの船首側で、船首方を向いて作業を行っていたため、Ｖローラーの左舷側にいた甲板員Ａを見ていなかった。 　Ｖローラーは、ローラー頂部が床面から約１３０㎝、操作レバー部が床面から約６０㎝の高さにあった。 　Ｖローラーの取扱説明書によれば、Ｖローラーを使用する際、安全のため、必ず送り出し側に位置してロープを保持し、ロープが自然にローラー間に挟み込まれるのを待つよう記載されていたが、甲板員Ａを含む乗組員は、送り込み側に位置してロープを保持し、ロープを下方に押さえ付けるようにしてローラー間に挟み込ませるなど、適正な方法で使用していなかった。 　船長は、安全担当者に選任されていたが、Ｖローラー設置時、船舶所有者から使用方法の説明を受けていなかったので、適正な使用方法を把握していなかった。 　船舶所有者は、定期又は不定期に安全教育を行うほか、同種ローラー事故が発生した際には注意喚起を行っていたものの、Ｖローラー設置時に使用方法を具体的に説明していなかった。 　甲板員Ａは、飲酒をしておらず、健康状態も良好であった。
分析	乗組員等の関与　あり 船体・機関等の関与　あり 気象・海象の関与　なし 判明した事項の解析　　甲板員Ａは、Ｖローラーを使用する際、送り込み側に位置し、左手で操作レバーを操作しながら右手でもやい索をローラー部に挟み込もうとするなど、適正な方法でＶローラーを使用しなかったため、右腕から胸にかけてＶローラーに巻き込まれた可能性があると考えられる。 　船舶所有者が乗組員に対してＶローラーの使用方法を具体的に説明していれば、本事故を回避できた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、浜田港西北西方沖約２０Ｍの操業海域において、まき網漁の操業準備中、甲板員Ａが適正な方法でＶローラーを使用しなかったため、右腕から胸にかけてＶローラーに巻き込まれたことにより発生した可能性があると考えられる。
備考	船舶所有者は、Ｖローラーを搭載する所属船の乗組員に対して、Ｖローラーを操作する者とロープを操作する者の２人で作業を行うなど、適正な使用方法を具体的に説明した。